



Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier

Armelle Choplin, Matthieu Delage

► To cite this version:

Armelle Choplin, Matthieu Delage. Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier. *Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 2011, <http://cybergeo.revues.org/23840>. 10.4000/cybergeo.23840 . halshs-00839355

HAL Id: halshs-00839355

<https://shs.hal.science/halshs-00839355>

Submitted on 27 Jun 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Armelle Choplin et Matthieu Delage

Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Armelle Choplin et Matthieu Delage, « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 544, mis en ligne le 01 juillet 2011, consulté le 25 juin 2013. URL : <http://cybergeo.revues.org/23840> ; DOI : 10.4000/cybergeo.23840

Éditeur : CNRS-UMR Géographie-cités 8504

<http://cybergeo.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://cybergeo.revues.org/23840>

Document généré automatiquement le 25 juin 2013.

© CNRS-UMR Géographie-cités 8504

Armelle Choplin et Matthieu Delage

Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier

Introduction

- 1 L'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, ou UPEMLV, qui célèbre ses 20 ans en 2011, est un lieu emblématique de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, dont elle a accompagné la croissance et le dynamisme. Elle est également un élément structurant de l'espace régional et participe, par la centralité qu'elle constitue, à la réalisation du projet initial des villes nouvelles en Île-de-France, à savoir créer des centres urbains à même de contrer la domination de Paris. Cette centralité universitaire a été analysée par Berroir, Cattan et Saint-Julien (2006), à travers une approche couplant l'offre de formation proposée et son degré de spécialisation avec la mobilité des étudiants (navettes domicile-université). Les auteurs ont montré que l'UPEMLV arrivait à "*fidéliser une clientèle de proximité*".
- 2 Cette notion de proximité est ici à interroger. Si l'UPEMLV est pour ces étudiants l'université la plus proche, elle n'en est pas moins dans une "proximité du lointain" pour nombre d'entre eux. Par ailleurs, l'université ne constitue qu'une des multiples centralités que ces étudiants sont amenés à fréquenter. Dans cet espace à la périphérie de Paris, caractérisé par un tissu urbain dense, une périurbanisation récente et des interstices ruraux qui s'urbanisent, le polycentrisme entraîne de nombreux déplacements à longue distance. Ces mobilités quotidiennes en région francilienne ont bien été étudiées pour les catégories de travailleurs actifs (Berger, Brun, Korsu, Wenglenski, 2004 ; Imbert, 2005 ; Brevet, 2009), des adolescents (Massot, Zaffran, 2007 ; Luxembourg *et alii*, 2008 ; Oppenchaim, 2009) et des personnes âgées (Berger, Rougé *et al.*, 2010). Plus rares sont les études portant sur les étudiants¹, les mobilités de ces derniers étant généralement abordées sous l'angle résidentiel, au moment du départ du foyer parental (Laferrère, 2005 ; Pan Ké Shon, 2010). La question des mobilités quotidiennes s'avère pourtant cruciale dans cet Est francilien marqué par un éclatement des centralités. Nous partons de l'hypothèse que ces étudiants de l'Est francilien sont contraints à un haut degré de mobilité et par conséquent subissent une double dépendance :
 - vis-à-vis de leurs parents, à l'instar des individus de leur âge qui ne sont pas encore autonomes financièrement. Nous supposons que les interdépendances entre parents et enfants demeurent et que la rupture, du point de vue spatial, n'est pas encore totalement effective ;
 - vis-à-vis de l'automobile, comme tout habitant des villes nouvelles, des espaces périurbains et franges urbaines (Dupuy, 1999).
- 3 Notre travail repose sur une enquête conduite auprès de 322 étudiants de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée qui portait sur leurs pratiques de mobilité et les lieux qu'ils fréquentent. Des entretiens qualitatifs ont parallèlement été conduits pour saisir les perceptions et représentations de ces jeunes gens sur leurs espaces de vie. S'inspirant des travaux de la géographie sociale, en particulier ceux de Guy Di Méo sur "les territoires du quotidien" (1996), il s'agit de comprendre comment les étudiants d'une université périphérique connectent leurs lieux de résidence, d'études, de travail et de loisirs. S'il a été démontré que l'autonomie et le niveau de mobilité des adolescents franciliens décroissent avec l'éloignement à Paris (Massot, Zaffran, 2007), qu'en est-il lorsque l'on monte en âge et que l'on est amené à élargir son espace de vie ? Comment négocie-t-on son autonomie spatiale à 20 ans ? Comment et à quel prix parvient-on à articuler des proximités plus ou moins lointaines ? *In fine*, quels espaces de vie du quotidien ces étudiants construisent-ils dans cet Est francilien aux centralités multiples et diffuses ?²

- 4 Nous entendons démontrer que ces étudiants, par leurs pratiques spatiales, marquent fortement ces espaces périphériques arrivés à “maturation” (Dureau, Gouëset, 2009 ; Rougé, 2009), eux aussi en phase “d’autonomisation” (Lévy, 2009). La double dépendance au contexte familial et à l’automobile, à laquelle s’ajoute la contrainte de la localisation résidentielle, fait ressortir une forte inégalité des étudiants face à la mobilité. Au regard de la littérature sur les mobilités franciliennes (Coutard *et al.*, 2002 ; Wenglenski, 2003 ; Motte-Baumvol, 2007 ; Motte-Baumvol, Massot, Byrd, 2010), nous nous demanderons dans quelle mesure les pratiques spatiales des étudiants diffèrent ou au contraire s’approchent de celles observées pour les populations périurbaines.

Etudiants à l’âge de la maturité, territoires arrivés à maturation

Etudier les espaces de vie des étudiants

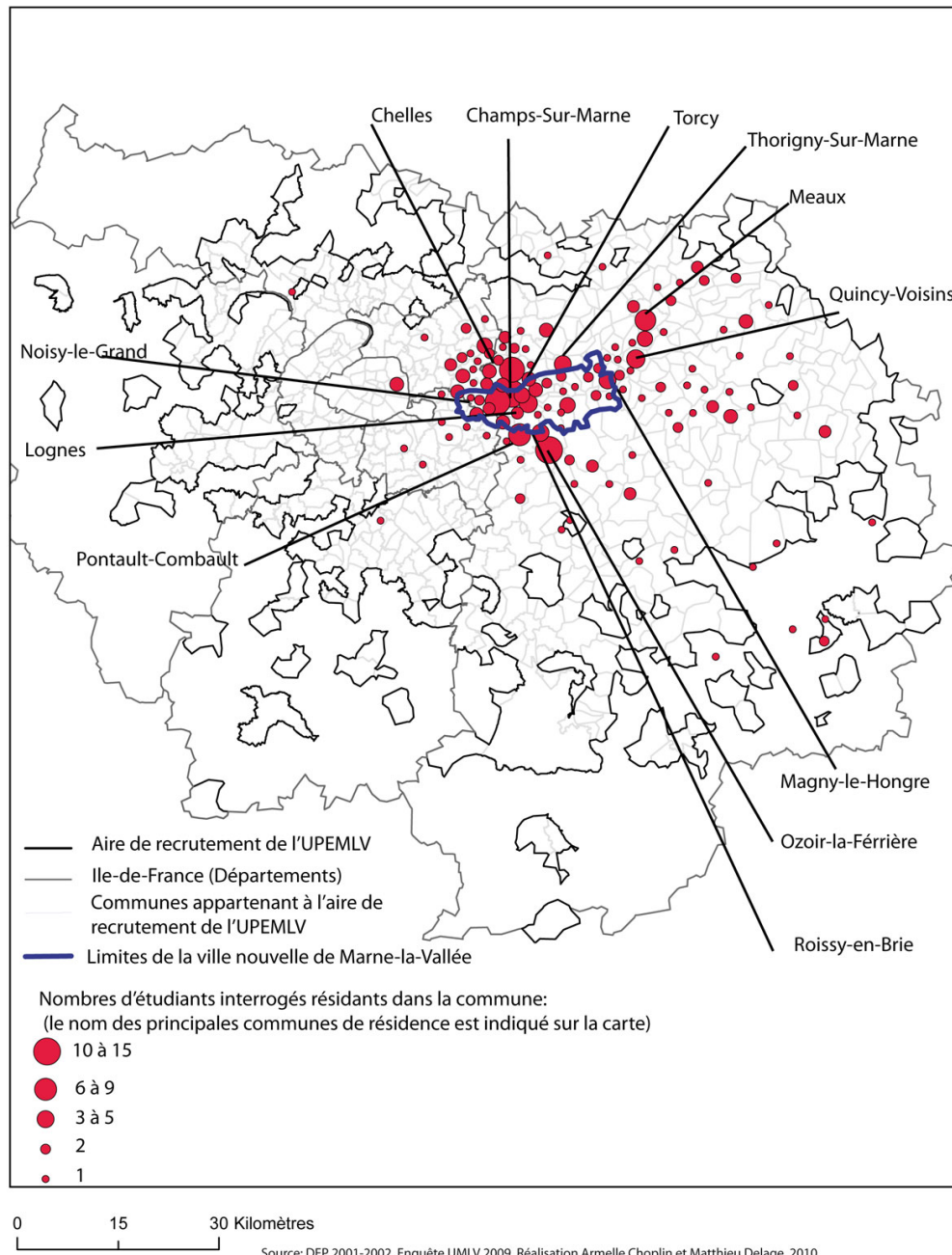
- 5 Le travail proposé ne s’appuie pas sur une logique de bassin aux contours précis, tels que définis par l’INSEE pour délimiter les bassins de vie par exemple. De nombreuses études ont en effet démontré que les territoires construits par des réseaux (ceux de la sociabilité, des loisirs, etc.) se superposaient sans se recouper *de facto* avec les territoires définis par l’action publique, plus rigides, car conçus en terme de maille, d’étendues spatiales (Maquart, 1992 ; Offner, Pumain, 1996). Etudier ces “territoires-réseaux” revient à considérer des constructions réticulées, mettant en relation des lieux distants par les mobilités des individus : des activités pratiquées par chacun d’eux, issues d’une articulation entre choix et contraintes, résultent des lieux divers, choisis ou imposés, que l’on peut cartographier. Certains sont collectifs, comme l’université, d’autres plus personnels, tels les lieux d’emploi, d’achats, de loisirs. La combinaison de ces espaces pratiqués inscrit les étudiants dans un “espace de vie quotidien” qui leur est propre, à l’image de ce qui a été montré auprès d’autres populations (Cailly, 2004).
- 6 Le choix de retenir l’UPEMLV comme espace de vie se justifie par la place qu’occupe cette dernière dans le projet plus large de développement des villes nouvelles en Île-de-France. Implanter une université revient à doter ces pôles de fonctions supérieures, à créer de la centralité et à les rendre attractifs tant pour les populations que pour les entreprises. Les étudiants, en fréquentant l’université, rendent effective la centralité et l’intègrent dans leurs espaces de vie plus larges.
- 7 Pour rendre compte de cette centralité, une enquête a été conduite en février et mars 2010 auprès de l’ensemble des étudiants de licence de Sciences humaines et sociales et de STAPS (Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives) de l’Université Paris-Est Marne-la-Vallée, soit 322 étudiants. La première étape, celle des passations des questionnaires, a eu lieu pendant les heures de cours des étudiants. Une deuxième étape a eu lieu entre mars et juin 2010 et a consisté en une série d’entretiens qualitatifs, qui se concluaient pour certains par la réalisation de cartes mentales³. Le questionnaire était constitué de plusieurs grandes parties. La première, nommée “identification de la personne”, permet de connaître l’âge, le sexe, le niveau d’étude, la filière, le niveau d’étude des parents, le statut matrimonial. La seconde partie du questionnaire, “résidence et revenus”, se penche sur le domicile des étudiants et sur l’origine de leurs revenus. La troisième partie, “emploi”, considère les rapports entre études et emploi, avec des questions sur le lieu d’emploi, le type d’emploi et les motivations des étudiants. La quatrième partie, “commerces”, porte sur les habitudes de consommation des étudiants, tant en termes de fréquentation que de motivations. La cinquième partie, “sport et loisirs”, aborde les pratiques sportives, les activités et lieux de sorties des étudiants (chez des amis, visites, cinéma, etc.). Enfin, la dernière partie s’intéresse aux pratiques de déplacement des individus (mode, fréquence, distances parcourues), à leur motorisation et leurs déplacements vers Paris Centre. Ce sont les pratiques quotidiennes et dominantes de mobilités qui étaient recherchées. L’enquête ne demandait pas de décrire l’ensemble des déplacements des étudiants à un temps t, comme dans le cas des études de transport type EGT (enquête globale de transport). Le tableau 1 présente les caractéristiques générales de l’échantillon après traitement des résultats. L’échantillon est constitué à 66 % de femmes et à 34 % d’hommes. Cette surreprésentation

féminine concorde avec celle observée nationalement en Lettres et Sciences humaines et sociales : l'enquête "conditions de vie" de l'Observatoire de la vie étudiante indique que 73 % des individus inscrits dans cette filière sont des étudiantes (Belghith, Verley *et al.* 2011). L'âge moyen des étudiants est de 20 ans, avec un écart type de 1,5 ans. Le plus jeune a 16 ans et le plus âgé 28 ans. L'échantillon n'a pas été stratifié selon la provenance géographique des étudiants.

Tableau 1 : Présentation de l'échantillon de l'enquête			
		Lieu de résidence	
Nombre d'étudiants enquêtés	322	Chez les parents	84 %
Nombre d'hommes	107	En couple	7 %
Nombre de femmes	215	Logement étudiant	3 %
Age moyen	20 ans	Autres	6 %
Niveau d'étude		Emploi	
% d'étudiants de L1	37 %	En emploi	43 %
% d'étudiants de L2	33 %	Sans emploi	57 %
% d'étudiants de L3	30 %	Motorisation	
Filière		Titulaire du permis B	50 %
% d'étudiants de filière Sciences Humaines et Sociales (SHS)	84 %	Propriétaire d'une voiture personnelle	28 %
% d'étudiants de filière STAPS	16 %		

Une vaste aire de recrutement

- 8 La création de l'UPEMLV est à rapprocher de la politique de décentralisation du début des années 1970, en rupture avec l'ancienne logique qui voulait que l'université soit un service rare, à forte concentration spatiale (Baron, Perret, 2006). La naissance de cette université impliquait alors un recrutement "local", que venait appuyer le système d'inscription sectorisé appelé RAVEL. Cette université peut être considérée comme particulièrement dynamique sur le plan démographique, une forte hausse des effectifs entre 1999 et 2004 (+ 34 %) en témoigne. Depuis 2005, le nombre d'étudiants s'est stabilisé à 11 000 inscriptions annuelles dont plus de 65 % en licence. Les travaux menés par Cattani *et alii* (2006) ont bien montré que le bassin de recrutement de l'UPEMLV répond à cet objectif de proximité et le dépasse même, couvrant une large part de l'Est francilien. Cela s'explique par des effets propres aux niveaux d'étude : plus les étudiants avancent dans le système universitaire, plus ils ont une propension à aller étudier loin (Baron, Perret, 2006).
- 9 Partant de ce constat, nous avons fait le choix de nous intéresser seulement aux étudiants de licence, qui sont davantage dans une logique de proximité que ceux de masters. L'aire d'attraction de l'UPEMLV (*carte 1*) va de la zone urbaine dense qui correspond à la proche banlieue de Paris, en première et surtout deuxième couronne (Vincennes, Val de Fontenay, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny, Le Raincy), aux communes de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (de Noisy-le-Grand dans le secteur 1 à Val d'Europe et Collégien dans le secteur 4, cf. *carte 1*), puis s'élargit aux communes alentours (Pontault-Combault, Brie-Comte-Robert). Enfin, l'aire de recrutement comprend également des villes plus éloignées (Meaux, Coulommiers, Provins) et, dans les interstices, des communes rurales.

Carte 1 : Aire de recrutement de l'UPEMLV d'après les étudiants interrogés

Des étudiants entre captivité et quête d'autonomie

- 10 Dans la mesure où la phase entre la fin des études et le départ du domicile parental ne cesse de s'allonger (Galland, 2000 ; De Singly, 2001), la question de la mobilité est à replacer dans la sphère familiale (Kaufmann, Widmer, 2005). Les étudiants enquêtés se révèlent fortement dépendants de leurs parents : 84 % déclarent vivre sous leur toit. Ce chiffre très élevé montre une spécificité de l'UPEMLV : il est largement plus élevé que la moyenne nationale (33 %), et plus élevé que celui de l'université voisine Paris Est Créteil, qui est de 68 %⁴. Le recrutement local de l'université explique en partie ce fort pourcentage dans la mesure où il devait éviter le changement de domicile :

“C’était notre fac de secteur, donc ça me paraissait plus simple que d’aller à Paris... vu qu’il y a pas mal de transports, ça me permettait de pouvoir rester habiter chez moi plutôt que de louer un appartement qui coûte cher dans ces alentours” (étudiante de Rebais⁵)

- 11 Cette décohabitation tardive doit également être mise en regard du milieu social dont sont issus ces étudiants : 35 % des foyers disposeraient de plus de 2745 € par mois, et 30 % entre 1830 et 2745 € par mois. Les parents ont un niveau d’étude moyen : 30,5 % ont un

père diplômé du supérieur, 31,3 % pour la mère⁶. Les étudiants sont issus majoritairement des classes moyennes ou moyennes supérieures, ce qui correspond au profil des habitants résidant dans la ville nouvelle et ses alentours⁷.

12 Non autonomes du point de vue du logement, les étudiants ne le sont pas plus financièrement. Ils sont 70 % à recevoir occasionnellement ou régulièrement de l'argent de leurs parents (en moyenne autour de 100 € par mois). Ces faibles rentrées d'argent sont souvent contrebalancées par un travail : ils sont 43 % à avoir un emploi régulier.

13 Se rendre à l'université, avoir un emploi implique une multiplication des déplacements. Les étudiants présentent des mobilités quotidiennes fortement conditionnées par l'usage de la voiture, mais seule la moitié d'entre eux a le permis B et ils ne sont que 28 % à posséder personnellement une voiture (financée pour 56 % d'entre eux par les parents). Par conséquent, les ¾ des étudiants sont dépendants du véhicule familial. A l'image de ce qui a été bien montré par G. Dupuy (1999), les étudiants entrent dans le cadre d'analyse de "la dépendance automobile" : ils disposent pour moitié d'un permis (50 %), ont une voiture à disposition dans le foyer (91 %) et circulent dans un système routier très développé. A l'instar des populations non motorisées de l'Île-de-France (ménages modestes ou vieillissants), les étudiants font difficilement face à cette "injonction à la mobilité automobile" (Wenglenski, 2003) et peuvent se retrouver exclus et dans une certaine mesure "assignés à résidence" (Motte-Baumvol, 2007), dépendants des disponibilités de leurs parents ou amis motorisés. L'alternative en transports en commun ne vaut alors que pour les populations les mieux reliées au réseau. Les mobilités se révèlent particulièrement difficiles à vivre au quotidien pour ces étudiants qui ont l'impression de subir "le choix de vie par défaut" de leurs parents (Sencébé, 2006 ; Cailly, Dodier, 2007). La "captivité" des parents envers ces espaces polycentriques et la voiture, bien mise en évidence dans les travaux de M-C. Jaillet (2004) et L. Rougé (2009), est exacerbée pour les étudiants : à celle identique vécue par leurs parents se surimpose le sentiment de captivité envers ces derniers. Certes, les étudiants peuvent gagner en auto-mobilité, en passant le permis et en utilisant la voiture familiale, mais en contrepartie, ils perdent en autonomie puisqu'ils deviennent dépendants des usages de celle-ci.

"J'essaie d'utiliser les transports en commun au maximum mais je suis souvent obligée de demander à ma mère de m'emmener dans différents endroits comme le matin pour prendre le bus ou au travail pendant les grandes vacances. Je suis impatiente d'avoir le permis pour soulager ma mère" (étudiante de Lusancy).

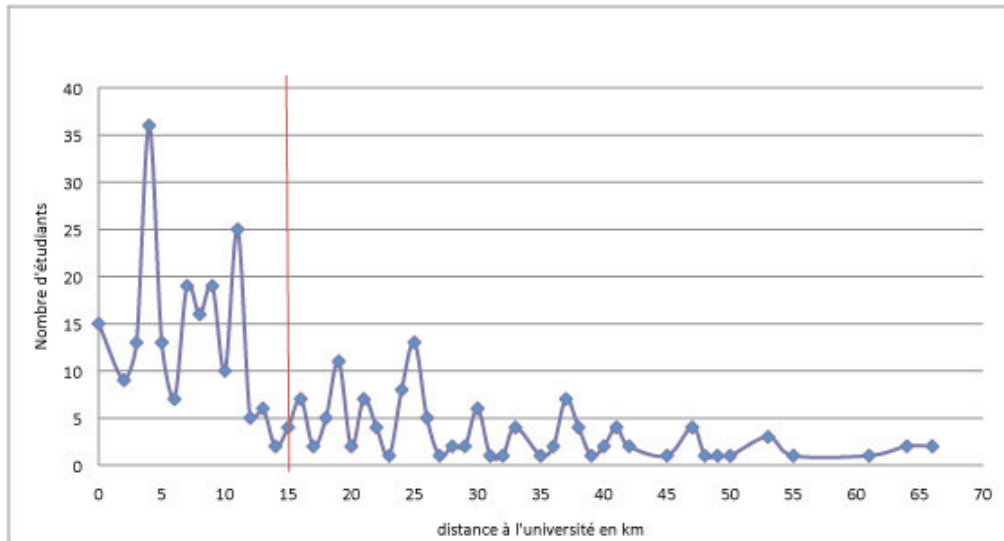
"Habiter à la campagne, dans un endroit peu attractif et peu desservi, handicape beaucoup lorsque l'on grandit e0074 que l'envie de liberté et d'indépendance s'accroît. On se rend compte que le choix de nos parents fut judicieux pour notre enfance mais pas assez réfléchi pour notre adolescence, surtout quand on a aussi besoin d'eux pour nous emmener au code, 2 minutes 30 en voiture, 25 minutes à pied !" (étudiante de Jouarre).

14 Les enquêtes ont clairement fait ressortir le poids de cette dépendance envers les parents. Celle-ci est particulièrement accentuée pour ceux qui vivent dans de petites communes périurbaines ou rurales. A l'instar de ce que l'on observe en milieu rural (Gambino, 2010), obtenir le permis, puis acquérir une voiture, constituent les premiers pas vers l'émancipation.

Les espaces de la dépendance : "Passe ton permis d'abord"

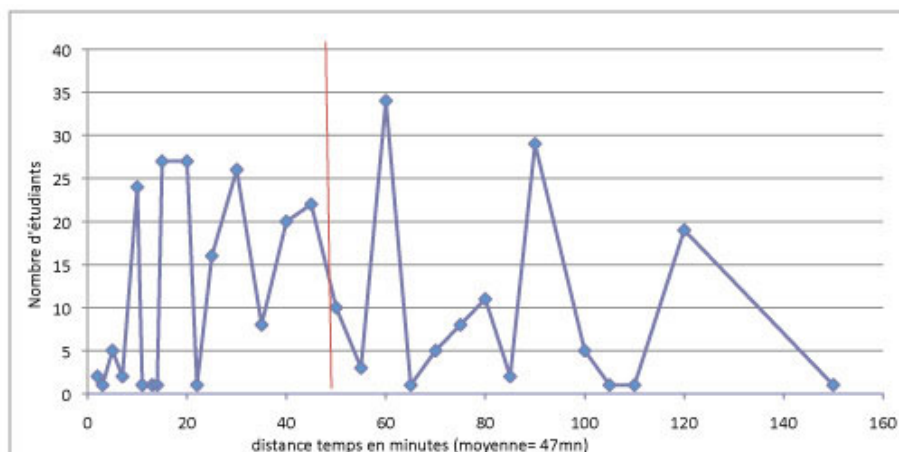
Une université entre le proche et le lointain

15 Etudier la distance entre le lieu de résidence des étudiants et l'UPEMLV et le mode de transport utilisé pour se rendre à cette dernière permet de mieux saisir les (non)-choix des étudiants et leur rapport à l'espace. S'il ressort de l'enquête que 47 % des étudiants utilisent la voiture pour se rendre à l'université, cette moyenne cache des situations bien diverses. Notre analyse met en lumière l'inégalité des communes face aux réseaux de transport desservant l'UPEMLV, ainsi que les contraintes que les choix de résidence des parents font peser sur les déplacements de leurs enfants.

Figure 1 : Distance kilométrique domicile-étude

Source : enquête étudiante UPEMLV, 2010

- 16 La distance moyenne parcourue par les étudiants pour se rendre à l'université est de 15,7 km (trait rouge, *fig. 1*). Si une décroissance du nombre d'étudiants s'observe lorsque la distance à l'université augmente, les situations sont fort contrastées (*fig. 1*). Plus de la moitié des étudiants interrogés résident à moins de dix kilomètres à vol d'oiseau de l'université. La proximité spatiale est donc forte. Ensuite, on observe une décroissance du gradient vers la périphérie. Des pics apparaissent néanmoins, correspondant à des villes comme Pontault-Combault, Tournan-en-Brie, Brie Comte-Robert (toutes entre 15 et 20 km de l'université), Meaux (à 25 km) ou Provins (40 km), villes qui fournissent mécaniquement plus d'étudiants à l'université.
- 17 Cependant, cette approche en terme de distance à vol d'oiseau doit être nuancée par une approche en terme de distance-temps (l'enquête proposait aux étudiants d'évaluer par eux-mêmes le temps de transport entre leur domicile et l'université (*fig. 2*)).

Figure 2 : Distance temps domicile-université

Source : enquête étudiante UPEMLV, 2010

- 18 Si la moyenne du temps de parcours est de 47 minutes (trait rouge, *fig. 2*), les contrastes sont nombreux, les temps de parcours variant selon la part des étudiants venant en transports publics ou en voiture⁸. Pour analyser la position des communes de résidence des étudiants dans leur système de mobilité quotidienne, nous avons choisi parmi les méthodes de classification automatique existantes la classification ascendante hiérarchique (CAH). Cette méthode a été retenue car elle permet d'une part, une entrée par les unités spatiales, ici les communes, qui sont les briques de base de la classification, et d'autre part, la constitution de sous-groupes

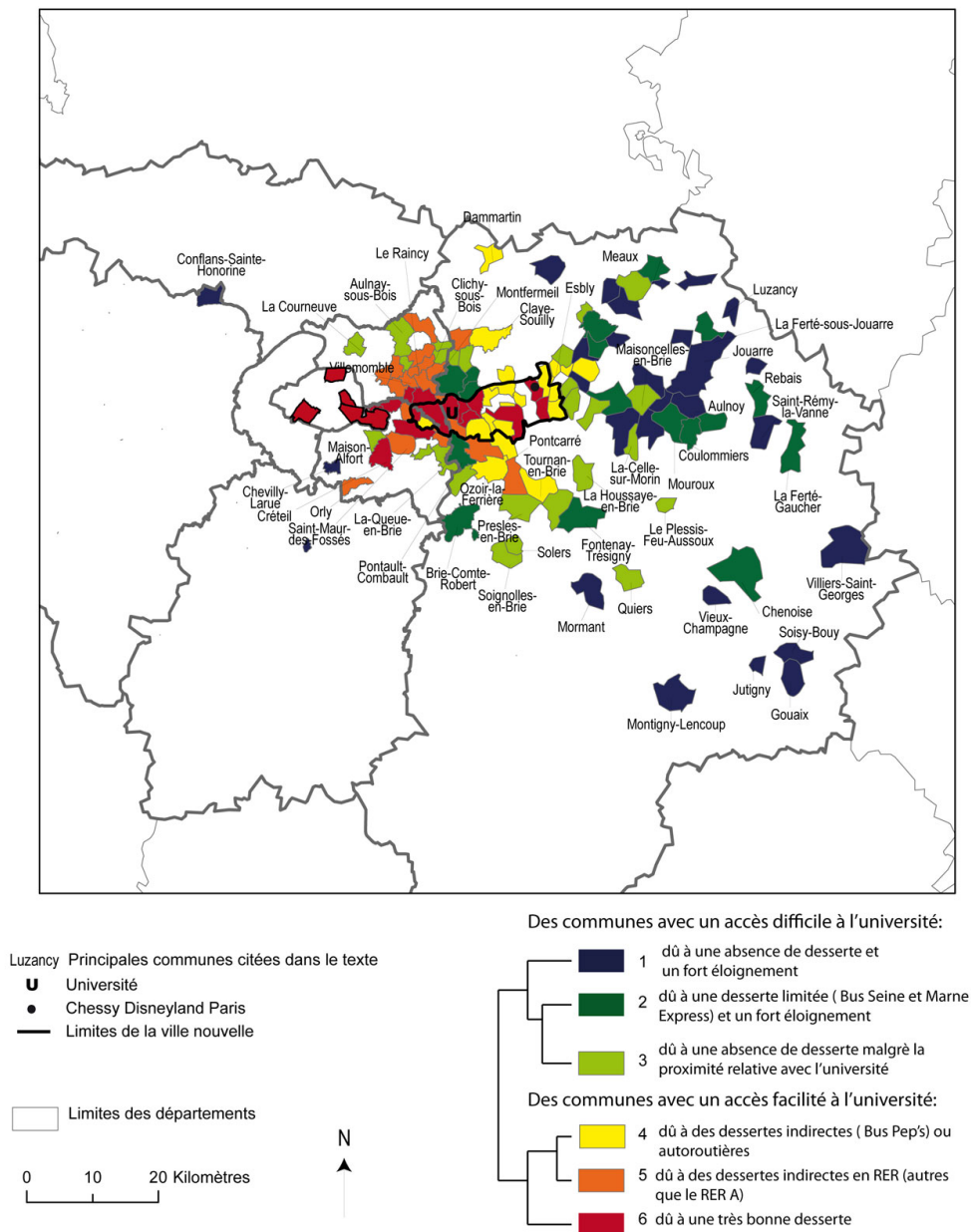
au sein de l'espace d'étude. Sa construction a permis d'analyser les regroupements successifs des communes autour de variables (recodées pour les besoins de la classification) : la distance entre la commune de résidence et l'université ; l'offre de transports publics desservant la ville nouvelle (réseaux de bus Seine-et-Marne Express et Pep's⁹) ; la présence d'une station de RER (ligne A en desserte directe et autres lignes en correspondance) ; l'accès à un échangeur de l'autoroute A4 (qui dessert l'université) ; et enfin, la desserte de la commune par le réseau ferré Transilien. L'étude du dendrogramme (présenté de manière simplifiée dans la légende de la *carte 2*) et des nœuds de la hiérarchie a permis de définir six classes correspondant à six grands types communaux (*carte 2*).

19 Pour compléter l'analyse, nous nous sommes appuyés sur les modes dominants de transport utilisés, le taux de motorisation du foyer de résidence des étudiants¹⁰, la part d'étudiants possédant ou ayant pour son usage propre une automobile, la possession d'un abonnement de transports en commun¹¹. Les résultats sont présentés dans le tableau 2, qui prend comme échelle d'analyse les classes de communes construites grâce à la classification ascendante hiérarchique (*carte 2*).

Tableau 2 : Les 6 classes de communes, analyse des modes de transport

Classe	RER	Métro	Bus	Voiture	Combinaison de modes	Etudiants résidant dans ces espaces	Taux de motorisation des foyers	Part d'étudiants avec une voiture	Abonnement transport
1	16%	0%	0%	6%	78%	10%	93%	35%	90%
2	7%	0%	17%	27%	49%	22%	97%	48%	81%
3	13%	3%	11%	50%	23%	12%	88%	58%	61%
4	22%	0%	0%	27%	51%	19%	90%	49%	63%
5	22%	0%	19%	18%	41%	22%	92%	54%	68%
6	25%	0%	10%	44%	21%	15%	85%	32%	73%
total	17,5%	0,5%	10%	29%	44%	100%	91%	45%	72%

Source : enquête étudiante UPEMLV, 2010

Carte 2 : Des accessibilités différenciées à l'université selon les communes de résidence

Source : enquête auprès des étudiants de Marne-la-Vallée, 2010
© A. Choplin et M. Delage, 2010

20

Un premier sous-groupe rassemble trois catégories de communes qui se caractérisent toutes par un accès difficile à l'université. La première classe, en bleu foncé sur la carte, correspond à des communes situées à 40 km en moyenne de l'université et qui n'ont pas d'accès aux réseaux divers. Pour les 10 % d'étudiants qui y résident, se rendre à l'université nécessite une combinaison de modes (78 % des déplacements sous cette forme, bus-RER-bus, ou voiture-RER-bus essentiellement). Les temps de transport sont très longs, avec un temps moyen de déplacement d'une heure et demie. La part modale de la voiture est la plus faible de la classification dans cette classe (6 %), et la seconde plus faible pour la part des étudiants possédant ou ayant à disposition une voiture (35 %) alors même que le taux de motorisation des foyers des étudiants est le plus élevé (93 %). L'utilisation de la voiture n'augmente pas avec la distance à l'université et les étudiants ont surtout recours aux transports en commun (90 % d'entre eux disposent d'un abonnement) pour se rendre à l'université. La seconde classe, en vert foncé sur la carte, correspond à des communes situées à une distance moyenne de 30 km de l'université. Ces communes bénéficient d'un accès au réseau de bus Seine-et-Marne Express. Les temps moyens de parcours pour rejoindre l'université sont élevés : une heure

environ. Les 22 % d'étudiants qui résident dans ces communes combinent plusieurs modes de transport (bus-RER) (pour 49 %). A défaut, ils utilisent la voiture (27 % d'entre eux), à l'image de leurs parents, amis ou conjoints, qui ont le taux de motorisation le plus élevé (97 %). Enfin, la dernière classe de ce sous-groupe, en vert clair, regroupe des communes plus proches de l'université (distance moyenne de 20 km) mais qui ne sont pas toutes raccordées aux réseaux retenus dans la classification. La voiture est le mode de transport dominant pour les 12 % d'étudiants qui y résident, la part des étudiants possédant ou ayant à disposition une voiture (58 %) est dans cette classe la plus importante. Les étudiants résidant dans les communes ici regroupées sont aussi ceux qui, en part relative, ont le moins recours à un abonnement de transport (61 %).

- 21 Il ressort de l'analyse de ce premier sous-groupe, outre la position relative des communes, des informations *a priori* sur les comportements de mobilité des étudiants : l'usage de la voiture correspond à un usage de courte distance, de proximité, qui vient compenser des réseaux de transports défaillants. À l'inverse, ceux qui en auraient le plus besoin n'y ont que peu recours, par manque de capacité (pas de permis), ou en raison de l'avantage comparatif que représentent les transport en commun, notamment en terme de coût.
- 22 Le second sous-groupe rassemble également trois catégories de communes qui bénéficient d'un accès facilité à l'université située à proximité. La classe 4, en jaune sur la carte, regroupe des communes à 12 km environ. Ces communes bénéficient de dessertes indirectes pour se rendre à l'université : Bus Pep's ou autoroute A4. Rejoindre l'université signifie alors combiner les modes de transport (51 %), ou avoir recours à son véhicule personnel (27 %). La mauvaise desserte en transport en commun explique la faiblesse relative (63 %) de la part des étudiants disposant d'un abonnement à un transport public. La classe 5, en orange sur la carte, regroupe les communes très proches de l'université en distance kilométrique, moins de 10 km, mais qui ne sont pas sur la ligne de RER A. La desserte de ces communes est assurée par d'autres lignes de RER, comme la ligne E. La combinaison des modes et les correspondances dominant. Enfin, une dernière classe (6), en rouge sur la carte, regroupe des communes les plus proches de l'université (distance moyenne de 7 km) ou alors bien desservies par le RER A et les réseaux locaux de bus. La présence de l'autoroute A4 joue un grand rôle : la voiture occupe à ce titre la première place dans le mode de transport choisi par les étudiants (44 % y ont recours, suivi du RER). La part des étudiants possédant ou ayant à disposition une voiture est ici la plus faible de la classification (32 %), ce qui peut sembler paradoxal. En réalité, cela reflète surtout les usages partagés de l'automobile : l'accompagnement des étudiants en automobile, par les parents, amis ou conjoints, est fréquent sur de faibles distances.
- 23 A l'instar de ce que Coutard *et alii* (2002) avaient mis en lumière pour ce qui est des mobilités des populations pauvres, puis B. Motte (2007) sur la mobilité quotidienne dans la grande couronne francilienne, les étudiants ont recours à des pratiques d'accompagnement diverses pour pallier à l'absence d'automobile.
- 24 Il ressort de notre analyse que la "motilité" (Kaufmann, 2008) des étudiants, c'est-à-dire leur capacité à la mobilité, est conditionnée par les compétences de chacun (possession du permis, connaissance des réseaux de transport, maîtrise des connexions, gestion des emplois du temps familiaux) mais aussi et surtout par l'éloignement de leur commune de résidence et les offres de transports présentes sur celle-ci. Ce faisant, les pratiques de mobilité des étudiants se rapprochent des pratiques de mobilité du reste de la population francilienne.

Différenciation des espaces et inégalités face à la mobilité

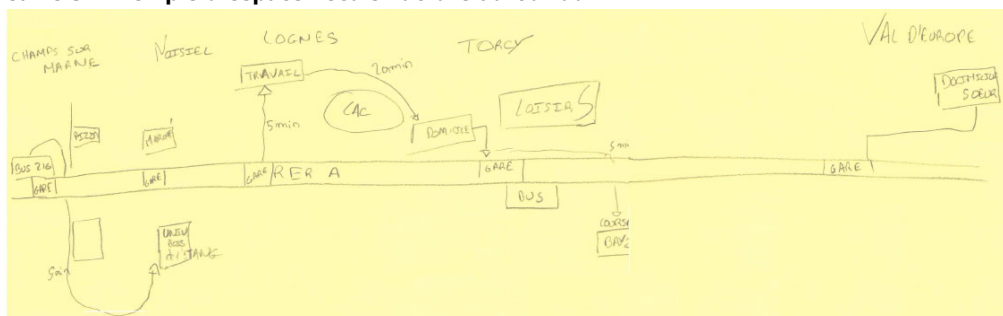
- 25 Si l'université est relativement bien desservie par différents transports en commun, notamment grâce à son arrêt "Noisy-Champs" sur la ligne A du RER, tous les étudiants n'y ont pas accès de la même manière. Les classes précédemment mises en évidence, recoupées par des témoignages d'étudiants, permettent sinon de dresser une typologie nette, du moins de mettre en lumière ces inégalités et de différencier des aptitudes à la mobilité selon les espaces de vie des individus.
- 26 La question du choix du moyen de locomotion et la possibilité d'alterner entre transports collectifs et véhicule individuel ne semblent se poser que pour ceux qui résident dans un

faible rayon de l'université (moins de 25 km), c'est-à-dire dans la troisième et sixième classe. Dans cette zone, les transports en commun ne font pourtant pas défaut mais, par manque de connexions rapides et efficaces avec l'université, l'usage des transports en commun est largement concurrencé par celui de la voiture individuelle, comme l'explique cette étudiante :

“ Si j'ai cours toute la journée, je prends les transports en commun, si je n'ai que 2 heures, je m'arrange avec ma mère pour venir en voiture car sinon je perds trop de temps. Il me faut 1h30 aller-retour pour aller à la fac, alors si je n'ai que 2h de cours, cela ne vaut pas le coup. En voiture, je mets 15 à 20 minutes” (étudiante de Neuilly-sur-Marne).

- 27 L'usage de la voiture dépend donc des emplois du temps des différents membres du foyer, et de la distance que ces derniers acceptent de parcourir pour accompagner l'étudiant, comme on l'a vu précédemment. Cependant, cet usage de la voiture ne saurait être systématique. Tout dépend de la distance séparant l'espace de résidence de l'étudiant aux stations de RER A. La carte mentale ci-dessous (*carte 3*) illustre bien cette alternative. L'élément central de cette carte est constitué de la voie du RER A. C'est autour de cette dernière que les autres espaces du quotidien de l'étudiant sont mis en relation. Sa vie s'articule autour du RER A, entre les stations Champs-sur-Marne (université), Lognes (lieu d'emploi), Torcy (lieu de résidence et de sortie avec le centre commercial Bay 2) et Val d'Europe (domicile de sa sœur). Tous ses espaces de vie semblent bien reliés et peu éloignés les uns des autres.

Carte 3 : Exemple d'espace vécu structuré autour du RER A



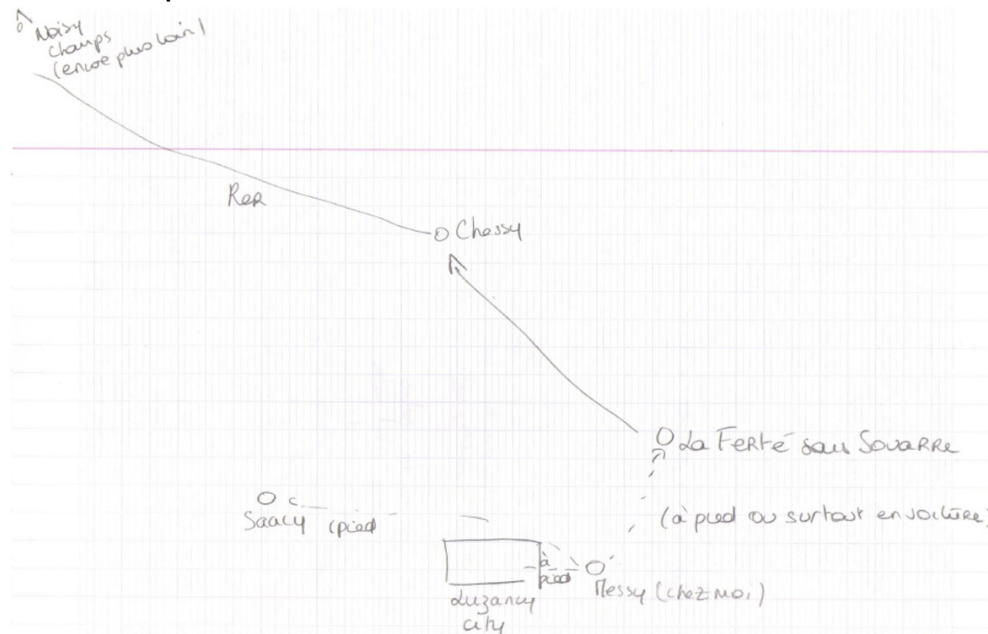
- 28 Dès lors que l'on s'éloigne physiquement de l'université, les difficultés vont croissantes et la combinaison des modes domine. Preuve en est le trajet de cet étudiant de Fontenay-Trésigny (27 km de l'université) :

“Peu importe l'heure à laquelle je commence les cours. Je suis obligé de partir à 7h car il n'y a pas d'autres moyens de transport plus tard. J'aime pas finir tard car à partir de 18h, il n'y a plus de bus à Chessy. Je dois donc prendre le RER A jusqu'à Val de Fontenay, puis le RER E jusqu'à Tournan-en-Brie. Là-bas, je prends un train direction Coulommiers et je descends à Marles-en-Brie ; puis je termine mon trajet à pied”¹².

- 29 La multimodalité complexifie un parcours déjà bien long et accentue la dépendance aux moyens de transport, comme le laisse entendre cette étudiante qui y passe 4 heures par jour :

“J'habite à Lusancy, à presque 50 km de l'université. Le matin, ma mère m'emmène en voiture à La Ferté-Sous-Jouarre. C'est à 10 km. On met une vingtaine de minutes. Là, je prends un bus pour aller jusqu'à la gare de Chessy. A Chessy, je monte dans le RER jusqu'à la gare de Noisy-Champs. Je finis par 10 minutes à pied pour aller dans la salle de cours. De porte à porte, faut compter 2h !”

- 30 La multimodalité et le sentiment d'enclavement ressortent bien sur sa carte mentale dont le parcours s'articule autour des gares (*carte 4*). Selon la représentation spatiale de l'étudiante, l'université est tellement éloignée de son lieu de résidence qu'elle ne parvient pas à la faire figurer sur le dessin. La mention “Noisy-Champs encore plus loin” qui est écrite en haut à gauche témoigne de cet éloignement subi.

Carte 4 : Exemple de distance et enclavement subis

- 31 Ces témoignages montrent qu'il existe une forte inégalité face à la mobilité. Si les choix de modes de transport s'effectuent au cas par cas et ne sauraient être généralisés, quelques tendances fortes ressortent néanmoins. Trois grands cas de figure ressortent : ceux qui bénéficient de bonnes liaisons de transports en commun, ceux qui résident dans des communes mal reliées, ceux qui utilisent la voiture en mode exclusif ou partagé avec les autres membres du foyer. Dans ce cas, les différences de distance à l'université se retrouvent nivelées. Aux yeux de tous, la voiture demeure le moyen le plus efficace, rapide et flexible pour venir à l'université. La forme éclatée de l'université, reprenant le modèle des campus américains, incite d'ailleurs à l'usage de l'automobile (avec plus de 1000 places de parking)¹³. Mais, le coût occasionné par l'achat et l'entretien d'une voiture peut contraindre l'étudiant à avoir un emploi régulier, et par conséquent à ajouter un nouvel espace de vie dans son quotidien.

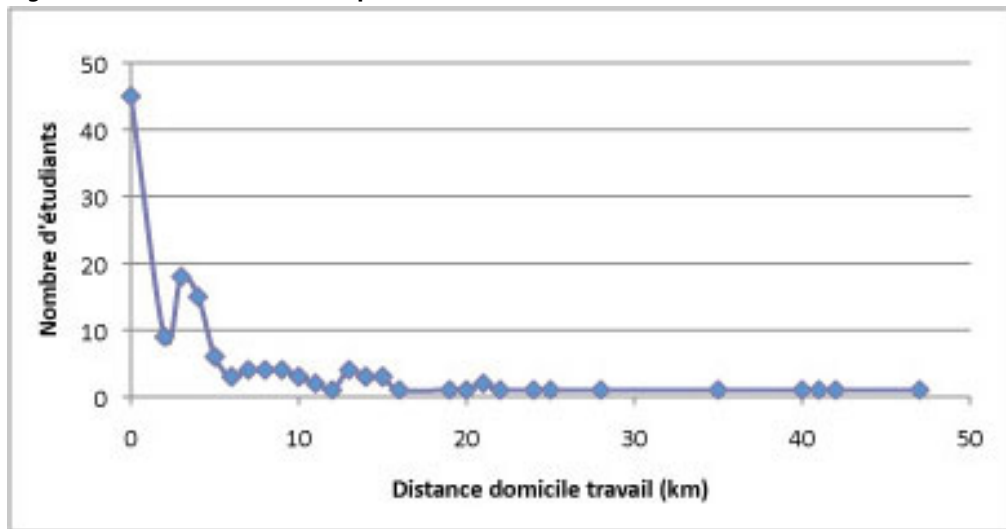
Mobilités, centralités et proximités : quels espaces de vie du quotidien ?

- 32 Plusieurs centralités émergent dans cet Est francilien, de même que certaines frontières se dessinent. Jouant des distances et proximités, les étudiants négocient leur mobilité pour construire et articuler entre eux des espaces non contigus, comme ceux de l'emploi, du commerce, des loisirs.

Espaces de l'emploi, du commerce, des loisirs

Espaces de l'emploi : dans la proximité du domicile

- 33 Parallèlement à leurs études, 43 % des individus interrogés déclarent avoir une activité professionnelle de manière continue sur l'année scolaire (34 % autres ont un travail saisonnier). Cette activité professionnelle occupe une place importante dans leur semaine puisque 33 % des étudiants travaillent de 15 à 20 heures hebdomadaires et 10 % plus de 10h. Ils sont employés dans deux catégories professionnelles, souvent sans grand rapport avec leurs études : celle des employés de commerce et des personnels de service aux particuliers (type baby-sitting). Combinés avec des emplois saisonniers, leurs revenus mensuels, pour 70 % d'entre eux (bourse, dons et revenus du travail compris), ne dépassent pas 500 euros.

Figure 3 : Distance domicile-emploi en kilomètres

Source : enquête étudiante UPEMLV, 2010

- 34 L'étude des déplacements domicile-emploi montre que la proximité spatiale joue davantage avec le lieu de résidence qu'avec l'université. 37 % déclarent travailler dans leur commune et 37 % autres à moins de 5 km. Disneyland Paris constitue le premier employeur (12 % des étudiants). Il est aussi à noter que 57 % des étudiants travailleurs habitent dans la ville nouvelle (Lagny, Champs-sur-Marne, Torcy, Bussy) ou dans les pôles urbains à proximité (Meaux, Pontault-Combault, Tournan-en-Brie). Les étudiants résidant dans les communes les plus proches de l'université, travaillent donc davantage que les autres : les plus (auto-)mobiles sont aussi les plus actifs.

Des espaces du commerce hiérarchisés

- 35 75 % des étudiants fréquentent un centre commercial au moins une fois par semaine. Or, seuls 19 % disent être responsables des achats alimentaires du ménage. Le shopping, entendu comme une pratique d'achats ou une simple déambulation et flânerie, apparaît comme la motivation principale (33 %). Ils déclarent y aller également pour rencontrer des amis (22 %), aller au restaurant (22 %) ou au cinéma (21 %). Largement en tête des fréquentations ressort le Val d'Europe, qu'un tiers des étudiants visite régulièrement (distance moyenne pour s'y rendre : 16 km, cf. *carte 5*). Les étudiants le voient comme un lieu de sociabilité et de divertissement et l'apprécient, en tant qu'important lieu d'échange au sein de la "société de consommation" (Baudrillard, 1970 ; Shields, 1992 ; Péron, 2004), en dépit même des critiques faites à ce lieu (Belmessous, 2009). Les témoignages suivants le confirment :

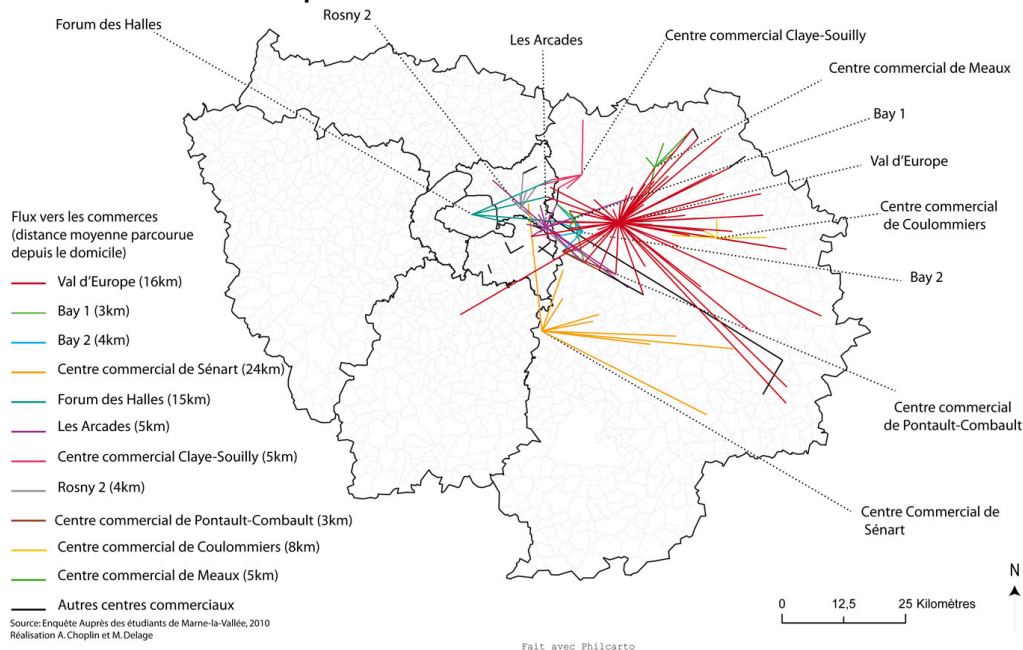
"J'aime bien aller avec mes amis au Val d'Europe le week-end. On fait les boutiques, on n'achète pas forcément mais ça nous plaît de nous balader dans les différentes boutiques. Les filles vont de leur côté et les garçons aussi, comme ça, ça permet de se retrouver et passer un bon moment" (étudiant de Lagny-sur-Marne)

"Avec ma maman, on va de temps en temps au Val d'Europe le samedi. Surtout quand c'est les soldes ou Noël car il y a toutes les boutiques regroupées en un seul et même endroit donc c'est pratique. On va aussi à Auchan pour faire des courses plutôt alimentaires. On en profite comme on est sur place" (étudiante de la Ferté-Sous-Jouarre)

- 36 Les étudiants fréquentent également des centres commerciaux proches de leur domicile, proposant une offre commerciale plus réduite que celle du Val d'Europe (Delage, 2011). Ceux résidant près de l'université fréquentent Les Arcades à Noisy-le-Grand, Bay 2 à Torcy, Rosny 2 à Rosny-sous-Bois, les enseignes Carrefour de Pontault-Combault et de Claye-Souilly. Ceux résidant à des distances supérieures à 15 km de l'université se tournent vers des centralités commerciales plus "locales", tels les centres commerciaux de Meaux ou de Coulommiers. Pour tous, l'automobile est le moyen de transport privilégié : 53 % des étudiants y ont recours, "par confort et fainéantise, pour éviter de marcher les bras chargés et d'attendre le RER"

(étudiant de Chelles). Le RER n'est un moyen alternatif que pour les centres commerciaux bien desservis par ce dernier (Val d'Europe, Les Arcades, Bay 1 et 2).

Carte 5 : Hiérarchie des espaces commerciaux



Espaces de loisirs : de "la sortie du coin" aux virées parisiennes

37

Comme de nombreux jeunes et adolescents des périphéries urbaines (Oppenchain, 2009 ; Kokoreff, 2006), les étudiants de Marne-la-Vallée flânent dans les centres commerciaux où ils retrouvent leurs amis (cf. tableau 3). Cependant, la pratique de loisirs la plus fréquente est constituée par des rencontres entre amis au domicile ou à proximité de celui-ci. Sortir au cinéma (comme le CGR Torcy, le Gaumont à Disney Village ou l'UGC Arcades), dans des bars ou dans un restaurant est pour beaucoup un moyen de se voir en dehors du foyer parental.

"Parfois, on va au cinéma, on se fiche du film qu'on va voir. C'est juste pour se retrouver. On mange dans un snack avant à Bay 2 et on va voir le film. Bay 2, c'est bien. C'est sur la ligne A et y a un grand parking. C'est accessible pour tout le monde" (étudiant de Torcy).

Tableau 3 : Fréquence des sorties dans certains lieux (en %)

	Chez vous ou chez des amis	Au centre commercial	Au cinéma	Au restaurant	Au café	En discothèque	En forêt
Très souvent	47	18	23	9	11	5	5
Souvent	27	30	34	29	22	10	7
De temps en temps	15	29	28	36	29	20	25
Rarement	5	14	9	16	15	26	28
Jamais	2	6	4	7	21	35	35
Ne sait pas	4	3	2	3	2	4	0

Source : Enquête UPEMLV, 2010

38

Pour effectuer ces différentes activités, la voiture est le mode de transport majoritaire (43 %) :

"Depuis que j'ai la voiture, je ne me déplace plus sans elle, même pour me rendre chez une amie qui habite dans le hameau voisin, qui est à moins d'un kilomètre, mais en haut d'une grande pente" (étudiante de Saint-Thibault-des-Vignes).

39

De façon quelque peu surprenante, la fac n'est pas considérée comme un lieu de sociabilité majeur. Les étudiants regrettent le peu d'animation sur le campus :

"La fac, on vient en cours et on repart. Dès que les cours sont finis, on court vers le bus et on rentre chez soi. La fac, c'est juste un lieu pour travailler" (étudiant de Bussy Saint-Georges).

“J’aimerais bien pratiquer un sport sur le campus mais, à cause des bus qui s’arrêtent tôt le soir, après, je suis coincé à Champs-sur-Marne” (étudiant de Quincy Voisin).

- 40 Par ailleurs, si la semaine est rythmée par les trajets pendulaires domicile-université, le week-end est le moment où l’espace de vie se rétrécit autour du domicile, en particulier pour ceux qui résident dans le lointain Est francilien. Tant pour la proximité que pour les liens tissés depuis leur enfance, les étudiants de Meaux, Coulommiers et Provins fréquentent de manière régulière et assidue l’espace local de résidence :

“Je reste sur Provins où je sors avec mes copains d’enfance. Ils habitent aux alentours de Provins donc c’est plus facile de se retrouver dans un bar de la ville” (étudiante de Provins).

“Tous les vendredi soirs, après l’entraînement de hand, on va dans un bar à côté du gymnase. On peut faire un petit point sur le match à venir, et après, vu que chacune se connaît, on parle d’un peu de tout et de rien” (étudiante de Mouroux).

- 41 Dans cette complexe articulation entre les espaces, Paris occupe une place particulière. Les étudiants se rendent dans la capitale en moyenne une fois par mois et pour seulement 16 % d’entre eux en voiture :

“On galère pour se garer. Il faut aller en parking souterrain mais ça coûte cher. C’est mieux en RER car avec la carte IMAGIN’R, c’est gratuit. En plus, on peut consommer de l’alcool” (étudiant de Torcy).

- 42 Les étudiants préfèrent faire usage de leur abonnement à l’année, du type carte IMAGIN’R, qui est dézonné (donc non payant) les week-ends et vacances scolaires (72 % en possèdent un). Cette préférence pour les transports en commun suppose que leur commune soit bien reliée au Noctilien, bus qui permet de revenir la nuit. Sont alors exclus les étudiants des communes lointaines pour qui sortir à Paris suppose d’y dormir¹⁴. Sans surprise, ceux résidant à plus de 50 km de l’université s’y rendent très peu, voire jamais (pour 60 % d’entre eux).

Frontières, discontinuités et espaces articulés

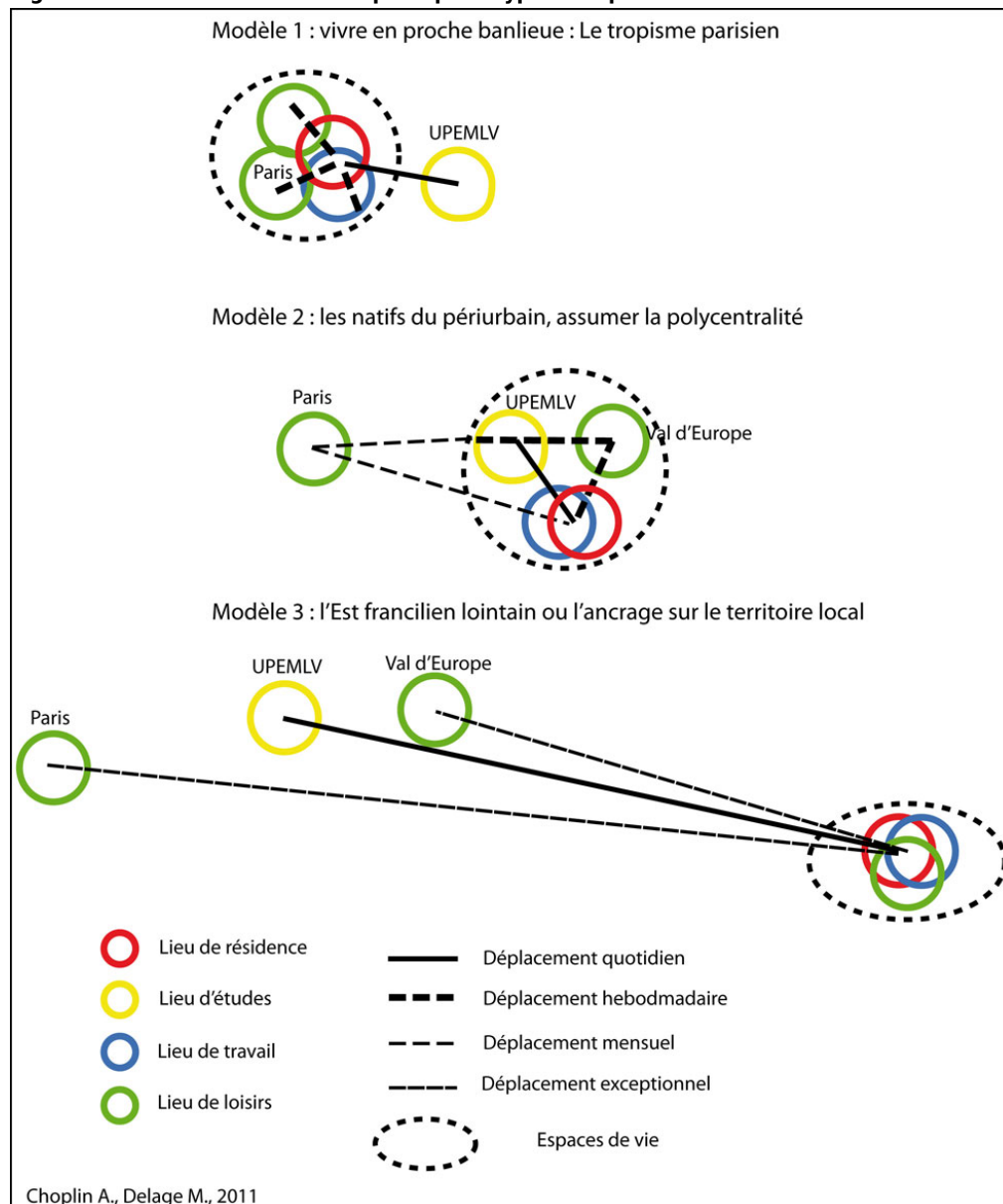
- 43 Les négociations permanentes avec les parents, conjoints et amis, les articulations entre centralités et mobilités laissent entrevoir la mise en place de frontières. Des limites plus ou moins visibles qui relèvent de pratiques et perceptions spatiales ou de contraintes financières se dessinent subrepticement.

- 44 Les limites de la ville nouvelle (cf. *carte 2*) constituent une frontière importante. Les communes incluses dans les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée bénéficient d’un ample réseau de transports en commun qui facilite les circulations entre les différentes centralités. A l’opposé, nombreuses sont les communes hors ville nouvelle qui n’ont que quelques passages de bus, à heures fixes, dans la journée. Le péage autoroutier est l’une des autres grandes frontières virtuelles de la zone. L’autoroute 4 est payante juste après Eurodisney, soit à la fin du secteur 4 de la ville nouvelle.

“Je n’invite jamais mes copains chez moi car c’est trop loin et surtout, il faudrait qu’ils paient le péage pour venir. Donc, c’est plutôt moi qui me déplace le week-end quand il y a des soirées” (étudiante de Coulommiers).

- 45 Cette frontière financière est également très marquée entre les zones du RER. Les étudiants qui sont abonnés à une carte IMAGIN’R zones 4 à 5 en sortent rarement ; ceux dont l’abonnement couvre la zone 1-4 hésitent à aller au-delà. Ce n’est que grâce au dézonnage pendant les week-ends et vacances scolaires qu’ils envisagent des déplacements sur de plus longues distances, en particulier vers Paris.

- 46 Une autre forme d’adaptation est le covoiturage. Celui-ci se pratique pour aller en cours mais surtout pour sortir les week-ends. Les regroupements ne se font pas forcément par communes mais plutôt en fonction des stations RER ou sorties de voie rapide : “*je me mets d’accord avec cette étudiante car on est sur le même échangeur. Je la prends au passage*” (étudiante de Noisiel). Des pratiques spatiales originales voient le jour, tels ces “territoires de l’échangeur” mis en avant par plusieurs étudiants lors des entretiens. Les zonages RER, les péages, les échangeurs sont autant de facteurs qui jouent sur les déplacements et les sorties des étudiants.

Figure 4 : Modélisation des trois principaux types d'espaces de vie

- 48 Le premier modèle est le fait des étudiants résidant dans la petite couronne. Pour ces étudiants de la proche banlieue parisienne, les espaces de résidence, de loisirs, de travail et d'études sont connectés, dans la proximité les uns des autres. Ils résident davantage en appartement et bénéficient d'une bonne desserte en transport en commun. Les relations avec Paris sont fortes.
- 49 Le second modèle renvoie aux étudiants "*natifs du périurbain*", pour reprendre l'expression de Cailly et Dodier (2007). Ces étudiants résident majoritairement en pavillon, à proximité de l'université. Les lieux qu'ils fréquentent sont pluriels mais permettent de créer un espace de vie continu et circonscrit bien qu'assez étendu. Les espaces de résidence, de loisirs, de travail et d'études sont connectés, dans une relative proximité les uns des autres. Ils ont un usage intense de la voiture.
- 50 Le troisième modèle correspond davantage aux étudiants des communes franciliennes éloignées de l'université. Leur espace de vie s'organise autour du domicile, en particulier les soirs et week-ends. Ils circulent en voiture autour de chez eux. Le campus qu'ils rejoignent en bus en semaine semble déconnecté de cet espace local. Il n'y a guère d'interactions entre ces deux lieux. Ponctuellement, ces jeunes gens fréquentent un grand centre commercial comme le Val d'Europe. Ils se rendent exceptionnellement à Paris. Leur espace de vie est ainsi éclaté, discontinu et distendu.

Conclusion

- 51 L'étude de la mobilité et des espaces de vie des étudiants de l'Université de Marne-la-Vallée met en avant une subtile combinaison entre une hypermobilité quotidienne et de multiples arrangements-accommodements. En cela, les pratiques de mobilités des étudiants sont assez similaires de celles des actifs de l'Est francilien et révélatrices *in fine* des mobilités des périurbains franciliens. Elles se rapprochent en particulier des autres habitants non-motorisés (populations pauvres ou vieillissantes) qui font difficilement face à la dépendance automobile et à l'injonction de "*bouger pour pouvoir s'en sortir*" (Orfeuill, 2004). Au-delà des tendances globales qui ressortent de cette enquête et des parallèles qui peuvent être établis avec les autres catégories d'habitants, chaque étudiant tente individuellement de développer des stratégies lui permettant de gagner en mobilité et par extension en autonomie. Résoudre cette difficile équation entre dépendance envers les parents, que ce soit pour le logement, la voiture ou encore financièrement, et l'éclatement des lieux de vie est un casse-tête quotidien. Nous avons démontré qu'une forte mobilité n'est pas forcément une marque d'émancipation, mais bien au contraire d'un plus grand degré de dépendance envers les accompagnants (famille, amis, conjoints), supposant une négociation permanente sur les distances et les programmes d'activité.
- 52 Plus généralement et à l'instar des autres catégories (actifs, retraités, chômeurs), les étudiants se révèlent bien inégaux. Bouger à un coût, à la fois en terme d'argent et de temps. On se demande combien échouent dans leurs études, faute de réussir à établir ce fragile équilibre. Il serait bon de mesurer le nombre d'étudiants de ces universités périphériques pour qui le petit emploi précaire, qui devait simplement permettre de financer étude et mobilité quotidienne, devient de façon durable le principal espace de vie quotidien.

Bibliographie

- Baron M., Perret C., 2006, "Bacheliers, étudiants et jeunes diplômés : quels systèmes migratoires régionaux ?", *L'Espace géographique*, vol. 35, No.1, 44-62.
- Baudrillard J., 1970, *La société de consommation*, Paris, Gallimard, 318 p.
- Belghith F., Verley E., Vour'h R., Zilloniz S., 2011, *La vie étudiante repère Editions 2011*, Observatoire de la vie étudiante, Paris, 24 p.
- Belmessous H., 2009, *Le Nouveau Bonheur Français ou le monde selon Disney*, Paris, Atalante, 154 p.
- Berger M., 2004, *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* Paris, CNRS, 314 p.
- Berger M., Brun J., Korsu E., Wenglenski S., 2004, *Mobilités résidentielles, navettes quotidiennes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Paris, Editions du PUCA, Collection Recherches, 30 p.
- Berger M., Rougé L., Thomann S., Thouzellier Ch., 2010, "Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) ", *Espace Populations Sociétés*, No.1, 53-67.
- Berroir S., Cattani N., Saint-Julien Th., 2005, "La mobilité des étudiants entre les universités franciliennes", *Les cahiers de l'IAURIF*, No.143, 76-84.
- Berroir S., Cattani N., Saint-Julien Th., 2005, *La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien*, Rapport DREIF, Paris, 79 p.
- Berroir S., Cattani N., Saint-Julien T., 2006, "L'attraction des universités des villes nouvelles franciliennes", *Les annales de la recherche urbaine*, No.98, 66-73.
- Brevet N., 2009, "Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?", *L'Information géographique*, vol. 73, No.4, 76-82.
- Cailly, L. 2004, *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation*, thèse de doctorat en géographie, Université de Tours, 443 p.
- Cailly L., Dodier R., 2007, "La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre", *Noroi*, vol. 205, No.4, 67-80.
- Cauvin C., 1999, "Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine", *Cybergeo : European Journal of Geography*, <http://cybergeo.revues.org/index5043.html>.

- Costes L., 2002, "La mobilité des étudiants : logique d'offre, déterminants sociaux et culturels", in Levy J.-P. et Dureau F., *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Ed. L'Harmattan, Collection Habitat et Sociétés, 281-292.
- Coutard O., Dupuy G., Fol S., 2002, "La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?", *Espaces et Sociétés*, No.108-109, 155-175.
- Delage M., 2011, "Identifier des centralités commerciales dans l'unité urbaine de Paris", in Mattei M.-F., Pumain D. (dir.), *Données Urbaines*, Paris, Anthropos, Economica, à paraître.
- De Singly F., 2001, *La liberté de circulation de la jeunesse*, Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), Paris, 36 p.
- Di Méo G., 1996, *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.
- Driant J.-C., Richard M., Sauvage L., 2010, *Le logement des étudiants de l'UPEC*, Diagnostics et plans d'actions, IUP-UPEC, 157 p.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 160 p.
- Dureau F., Gouëset V., 2010, "Formes de peuplement et inégalités de déplacements. L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá : Soacha et Madrid (1993-2009)", *Revue Tiers Monde*, No.201 (1), 131-156.
- Galland O., 2000, "Entrer dans la vie adulte : des étapes toujours plus tardives mais resserrées", *Economie et statistiques*, No.337-338 (7/8), 13-36.
- Gambino M., 2010, "Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité", *Publications du service de la statistique et de la prospective*, Centre d'études et prospective, 8 p.
- Imbert C., 2005, *Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*, Thèse de doctorat nouveau régime sous la direction de Thérèse Saint-Julien, Université Paris 1, 389 p.
- INSEE, 2004, *Villes nouvelles - Atlas statistique 1968-1999*, http://www.insee.fr/fr/regions/idf/default.asp?page=publications/dossiers/villes_nouvelles.htm
- Jaillet M.-C., 2004, "L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes", *Esprit*, No.303, 40-60.
- Kaufmann V., Widmer E. D., 2005, "L'acquisition de la motilité au sein des familles", *Espaces et sociétés*, No.120-121 (2), 199-217.
- Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.
- Kokoreff M., 2006, "L'expérience urbaine des jeunes. Des territoires périphériques aux espaces de la centralité", in Capron G., Cortes G., Guetat-Bernard H., *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Paris, Belin, 205-340.
- Laferrère A., 2005, "Quitter le nid : entre forces centripètes et centrifuges", *Economie et Statistique*, No.381-382, 147-175.
- Lévy J.-P., 2009, "Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales", in Dureau F., Hily M.-A., *Les Mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 107-136.
- Luxembourg N., Pinson D., Thomann S., 2008, "Dépasser le tout-automobile en périurbain : mise en exergue des enjeux à partir de la situation des adolescents et des personnes âgées" in Clochard F., Rocci A., Vincent S. (dir.), *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, L'Harmattan, 147-157.
- Lynch K., 1969, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 222 p.
- Maquart D., Jouve B., Offner J.-M., 1992, "Réseaux et territoires du politique. Un entretien avec Daniel Maquart", *Flux*, No.8, 40-45.
- Massot M.-H., Orfeuill J.-P., 2005, "La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale", *Les cahiers internationaux de sociologie*, No.CXVIII, 81-99.
- Massot M.-H., Zaffran J., 2007, "Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens", *Espace populations sociétés*, No.2-3, 227-241, <http://eps.revues.org/index2133.html>
- Motte-Baumvol B., 2007, "Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne", *Noroi*, No.205 (4), 53-66.
- Motte-Baumvol B., Massot M.-H., Byrd A.M., 2010, "Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris", *Urban Studies*, No.47 (3), 604-619

- Offner J.-M., Pumain D., 1996, *Réseaux et territoires - significations croisées*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 281 p.
- Oppenchain N., 2009, "Mobilités quotidiennes et ségrégation : le cas des adolescents de Zones Urbaines Sensibles franciliennes", *Espace populations sociétés*, No.2, 215-226, <http://eps.revues.org/index3667.html>
- Orfeuill J.-P. (dir.), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 180 p.
- Pan Ké Shon J.-L., 2010, "La décohabitation n'a pas été un long fleuve tranquille. Examen de 1968 à 2008 en France", Congrès de l'Association Internationale des Démographes de Langue Française (AIDELF), Genève, 21-24 juin 2010, http://jlpks.free.fr/x_site2/d_articles_finalises/La_decohabitation_Aidelf.pdf
- Péron R., 2004, *Les boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Nantes, Atalante, 222 p.
- Rougé L., 2009, "L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation", *Articulo*, No.5, <http://articulo.revues.org/1440>
- Sencébé Y., 2006, "Périurbanisation : le choix de vie par défaut de ménages modestes", in Bonnet M., Aubertel P., *La Ville Aux Limites De La Mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 153-160.
- Shields R., 1992, *Lifestyle shopping. The subject of Consumption*, Londres, New-York, Routledge, 256 p.
- Smith A., 2009, "Student geographies, urban restructuring, and the expansion of higher education", *Environment and Planning A*, vol. 41, 1795-1804
- Vadelorge L. (dir.), 2006, *Habiter les villes nouvelles*, Paris, Manuscrit.com, collection Manuscrit université, 284 p.
- Verley E., Zilloniz S., 2010, "L'enseignement supérieur en France : un espace segmenté qui limite l'égalisation des chances", *Formation emploi*, No.110, <http://formationemploi.revues.org/index2914.html>
- Wenglenski S., 2003, *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France*, Thèse de doctorat en urbanisme, Université Paris 12 – Val de Marne, 373 p.

Notes

- 1 Il convient de rappeler sur ce sujet les travaux de Costes (2002), Berroir, Cattan, et Saint-Julien (2005 ; 2006) et de Baron et Perret (2006). Dans la littérature anglophone, voir le numéro spécial de *Environment and Planning A* consacré aux processus de "studentification" (Smith, 2009).
- 2 Ces questionnements s'inscrivent dans le cadre plus large du projet HABEST, habiter l'Est Parisien d'hier à aujourd'hui, (<http://habest.hypotheses.org/>).
- 3 Comme l'ont démontré Kevin Lynch (1969), puis Colette Cauvin (1999), les cartes mentales permettent une meilleure compréhension de la cognition spatiale du sujet. Elles présentent une forte valeur heuristique pour les études urbaines et celles sur les pratiques de mobilités. En demandant aux étudiants de dessiner leur espace de vie et leur parcours pour se rendre à l'université, il s'agissait de saisir les perceptions et représentations spatiales de l'espace de vie quotidien étudiant.
- 4 Pour l'échelle nationale, voir l'enquête de l'OVE (Verley, Zilloniz, 2010) ; pour Créteil, voir l'étude le logement des étudiants de l'Université Paris-Est Créteil (Driant *et alii*, 2010).
- 5 Les communes citées dans le texte sont localisées sur la carte 2.
- 6 Ce chiffre est légèrement supérieur à la moyenne nationale des parents : l'enquête de l'OVE démontre que seuls 28 % des étudiants de 1^{er} cycle ont un père diplômé de l'enseignement supérieur (Verley, Zilloniz, 2010).
- 7 Selon l'INSEE (2004), employés, professions intermédiaires et ouvriers sont les trois catégories socio-professionnelles les plus représentées à Marne-la-Vallée (respectivement 33, 22 et 19 %). Pour la ville nouvelle, voir les travaux de L. Vadelorge (2006).
- 8 A titre comparatif, l'OVE révèle que les étudiants de la petite couronne mettent 48 minutes et ceux de la grande couronne 52 minutes (Belghith, Verley *et alii*, 2011).
- 9 Le réseau départemental de bus Seine-et-Marne Express propose 12 lignes qui relient les pôles structurants du département. Les départs des autocars desservant l'UPEMLV se font depuis la gare RER de Chessy (vers Provins, Meaux, la Ferté-sous-Jouarre, la Ferté-Gaucher). <http://www.seine-et-marne.fr/seine-et-marne-express>. Quant aux bus Pep's, ils quadrillent relativement bien les communes du secteur 4 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. http://www.buspeps.fr/PDF/Plan_reseau_aout2010.pdf
- 10 Le taux de motorisation correspond au nombre de foyers qui ont au moins une automobile à disposition dans l'ensemble de l'échantillon considéré.

11 L'abonnement IMAGIN'R est un abonnement subventionné par la région Ile-de-France. Il donne droit à un tarif préférentiel pour les déplacements en transport en commun. Pour en bénéficier, il faut avoir moins de 26 ans lors de la rentrée universitaire et être scolarisé (lycée ou enseignement supérieur).

12 Pour une vue d'ensemble du réseau Transilien qui dessert la zone : http://www.transilien.com/web/webdav/site/transilien/shared/documents/plans/carte_interactive/plan_int.html

13 Le campus porte le nom de "Cité Descartes". Il est très bien indiqué depuis l'A4. L'absence de parcs à vélos et, à l'inverse, le nombre conséquent de places de stationnements pour la voiture est révélateur de la prédominance de cette dernière.

14 Le week-end, le dernier train au départ de Paris part à 23h15 pour Coulommiers et à 22h45 pour Provins.

Pour citer cet article

Référence électronique

Armelle Choplin et Matthieu Delage, « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 544, mis en ligne le 01 juillet 2011, consulté le 25 juin 2013.
URL : <http://cybergeo.revues.org/23840> ; DOI : 10.4000/cybergeo.23840

À propos des auteurs

Armelle Choplin

Maître de conférences en géographie
Université Paris-Est
EA 3350 Analyse Comparée des pouvoirs
Cité Descartes – 5 boulevard Descartes –
Champs-sur-Marne
77454 Marne-la-Vallée cedex 2
armelle.choplin@univ-paris-est.fr

Matthieu Delage

Doctorant en géographie
UMR Géographie-Cités
13, rue du Four 75006 PARIS
matthieu.delage@parisgeo.cnrs.fr

Droits d'auteur

© CNRS-UMR Géographie-cités 8504

Résumés

Cet article se propose d'étudier les espaces de vie des étudiants de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée à partir de leurs mobilités et des lieux qu'ils fréquentent. La question des mobilités quotidiennes s'avère cruciale pour ces étudiants de l'Est francilien qui résident dans un espace caractérisé par un éclatement des centralités. Nous partons de l'hypothèse que cette polycentralité implique un haut degré de mobilité et par conséquent une double dépendance de ces étudiants vis-à-vis de leurs parents et de l'automobile.

S'appuyant sur une enquête quantitative et des données qualitatives, et s'inspirant de la géographie sociale, il s'agit de comprendre comment les étudiants d'une université périphérique connectent leurs espaces de vie en jouant sur les distances et proximités. La dépendance au contexte familial et à l'automobile, à laquelle s'ajoute la contrainte de la localisation résidentielle, fait ressortir une grande inégalité des étudiants face à la mobilité. Leur intense mobilité ne doit pas être entendue comme une marque d'émancipation mais plutôt comme révélatrice de cette double dépendance. Nous démontrons que ces étudiants ont des

pratiques de mobilités proches de celles des périurbains franciliens, et plus précisément des ménages non motorisés.

Living spaces and mobility practices of students in the East of Paris: dealing with proximities and dependence

This social geographical inquiry shows how peripheral university students connect their everyday living spaces. Based on quantitative and qualitative evidence, this article explores the living spaces and mobility practices of students from Paris-Est Marne-la-Vallée University. Mobility issue is at stake in East Paris, a space between Paris city, suburbs and the surrounding rural area, characterized by polycentrism. In a context of large and polycentric in-between spaces, students experience a high mobility level. It does not mean emancipation. At the opposite, it reveals a stronger dependence towards parents' assets, family car uses and public transports. Thus, students are unequal as regards to mobility facilities. At the end, the article shows that these students have practices quite similar with suburban "franciliens", and more precisely with carless households. Resulting from a negotiation between choices and constraints, proximity and distance, they create original living spaces.

Entrées d'index

Mots-clés : dépendance, espaces de vie, étudiant, mobilité, Paris, proximité, territoire; centralité

Keywords : centrality, dependence, living spaces, mobility, Paris, proximity, student